dgac
DSNA
Info DSNA
LETTRE MENSUELLE
Direction des Services de la Navigation Aérienne

NUMÉRO 24 - mai 2009

EDITO DE MARC HAMY

Environnement Electronique ACROPOLE (EEA) : phase d'expérimentation encourageante

Dans le numéro de mars 2009, InfoDSNA présentait les objectifs des expérimentations EEA. Il s'agissait de tester le concept d'environnement électronique dans le contexte de la région parisienne pour en déterminer les points forts et les faiblesses. Rappelons que le projet EEA est bâti autour d'un partenariat regroupant les personnels DTI et DO, les pionniers des trois centres de la région parisienne et l'industriel en charge du projet. La plateforme utilisée a constitué un point de rencontre et de coordination entre les différents acteurs et métiers de l'ATC.

Ainsi, l'idée directrice du projet EEA était d'évaluer un « outil sur étagère » et d'agir sur son paramétrage pour l'adapter à l'environnement région parisienne. Deux modifications ont été introduites, l'une sur la particularisation des vols au départ et à l'arrivée via un tri couleur simplifié, et l'autre en mettant à disposition un menu pour la saisie des clairances multiples.

Les six semaines d'expérimentations sont maintenant terminées. La dernière semaine s'est déroulée du 11 au 15 mai 2009. Une trentaine de contrôleurs d'Orly, de Roissy et du CRNA/Nord ont participé. Une semaine type comportait deux jours de formation et trois jours de simulation. Cinq positions de contrôle ont été jouées. L'armement était composé en alternance de trois contrôleurs d'Orly et deux contrôleurs du CRNA/Nord (zone Ouest) ou trois contrôleurs de Roissy et deux contrôleurs du CRNA/Nord (zone Est).

Le rapport du projet EEA est prévu pour fin juin 2009, mais dès à présent nous pouvons souligner que le partage de l'information et des instructions de contrôle a été très apprécié. De même, le transfert silencieux (Fonction Shoot/Assume) qui permet à tout moment de savoir qui est en contact avec l'avion, est un atout pour la gestion des vols et la maîtrise de la situation.

Des améliorations de l'IHM ont été identifiées et jugées nécessaires pour la gestion d'un trafic type région parisienne : saisie des clairances et hiérarchisation des informations. Par ailleurs, l'organisation des listes de vols est aussi à améliorer.

Lors de ma visite le 7 mai dernier à la DTI, j'ai pu constater l'implication des participants dans cette nouvelle application. Je voudrais en profiter pour remercier l'ensemble de ceux qui ont contribué à la réussite de cette expérimentation. Tous ont souhaité participer aux étapes ultérieures de cette réflexion sur les futurs outils de la région parisienne notamment dans la mise en place d'une méthode de travail aboutie. ■

OUTILS

Environnement électronique : mode d'emploi

Qu'est-ce qu'un environnement électronique ?

Au-delà de la suppression du strip papier, pour un contrôleur aérien, travailler en environnement électronique signifie disposer d'un ensemble de moyens informatisés sur la position de contrôle pour gérer le trafic.

L'analyse de la situation se fait conventionnellement sur l'image radar. La particularité est dans les interactions entre le contrôleur et le système : la saisie d'instructions, l'organisation du trafic et le partage de l'information se font via le système électronique. Les instructions sont saisies sur des interfaces dédiées et transmises au système ATC. L'organisation des vols se fait par le biais d'outils dédiés : listes, outils d'aide, représentation graphique ou autre.

L'environnement électronique présente deux avantages principaux. Tout d'abord, il permet un meilleur partage des informations entre tous les acteurs humains. De plus, le système étant renseigné, les outils d'assistance au contrôleur peuvent être développés ou améliorés de manière significative.

EEA est la deuxième expérimentation conduite par la DSNA sur un environnement électronique après EEE (environnement électronique Erato) qui avait rassemblé à l'ENAC, les pionniers des CRNA de province. EEA et EEE sont , par conséquent, les deux grands projets d'environnement électronique menés par la DSNA, l'un pour la région parisienne et l'autre pour les CRNA de province.

Qu'est-ce qu'un «concept» d'outil de contrôle ?

C'est la réunion de trois éléments :

• **Une IHM** (Interface Homme Machine) de contrôle : un ensemble de moyens de visualisation (les écrans), de moyens de saisie (clavier, souris, écrans tactiles) et leurs interactions.

• **Des fonctionnalités disponibles :** ce sont les outils comme les listes de vols, la visualisation et la modification de routes graphiques, la gestion des attentes, la détection des conflits moyen (MTCD : Medium Term Conflict Detection) ou court terme (STCA : Short Term Conflict Alert), la transmission d'instructions par data-link, etc...

• **La méthode de travail associée :** elle est un gage de sécurité car elle est le lien entre les outils et les opérateurs humains. Elle prend toute son importance dans un contexte de travail collaboratif et coopératif.

L'outil de contrôle retenu pour cette évaluation est le système EUROCAT de Thales. La version utilisée est celle qui est en service opérationnel au centre de contrôle de Copenhague (Danemark) depuis décembre 2007.

Quelles sont les différences entre un outil de contrôle Stripless et un Stripping électronique ?

• **Le concept « Stripless » :** la saisie se fait principalement via une souris au niveau de l'étiquette radar. Des listes de vols et d'autres outils graphiques sont également disponibles.

• **Le concept « Stripping électronique »** est un cas particulier d'environnement électronique. Dans ce concept, le strip est représenté sous la forme d'un objet graphique. Cet objet est manipulable grâce à un stylet, une souris ou directement avec le doigt. Il sert aussi à la saisie d'instructions. Ce concept est très répandu pour le contrôle d'aérodrome.

En pratique, les environnements électroniques en service opérationnel intègrent souvent des éléments de l'un ou l'autre de ces deux concepts. ■

ÉDITO
OUTILS
RÉALISATION
GRANDS DOSSIERS
COOPÉRATION

dgac
DSNA
NUMÉRO 24 - mai 2009

RÉALISATION

Ajaccio : Inauguration de la nouvelle tour de contrôle

Le 14 mai dernier, Stéphane Bouillon, Préfet de Corse et Marc Hamy, DSNA, ont inauguré la nouvelle vigie.

Une centaine d'invités dont Simon Renucci, député-maire d'Ajaccio, étaient présents. Hervé Breton, chef de l'Organisme de Contrôle Ajaccio Figari (OCAF) qui a mené à bien ce grand projet, a accueilli les convives par un discours de présentation des services de la Navigation aérienne et a remercié les acteurs et partenaires extérieurs. Marc Hamy, quant à lui, a salué le travail collectif et a souligné l'engagement total de l'Etat dans cet édifice. Des propos confirmés par le Préfet de Région qui a insisté sur les missions régaliennes et a donné quelques chiffres sur l'aéroport d'Ajaccio, 11ème aéroport national en terme de trafic passagers avec 1,1 million de passagers par an.

Mise en service dans la nuit du 15 au 16 octobre à 3 h 30, la nouvelle tour d'Ajaccio est désormais le nouveau « phare » de l'aéroport Napoléon-Bonaparte, dont l'ancienne vigie datait des années 60. Eclairée la nuit par des LED (diodes électroluminescentes) qui possèdent de hautes performances en terme de flux lumineux, de consommation d'énergie et de durée de vie, cet ouvrage s'inscrit totalement dans le Grenelle de l'Environnement.

Pilotée par le SNIA Méditerranée (architecte : Michel Cluzan) et le Service Local des Bases Aériennes de Corse du sud, cette opération de génie civil s'est élevée à 3,1M€. Onze entreprises locales ont participé à la réalisation de cette nouvelle tour qui comprend également une salle technique et de supervision de 130m² en rez-de-chaussée.

Les équipements et installations ont été réalisés par le groupement SPIE / Fréquentis pour un montant total de 2,3 M€.

La Maintenance Opérationnelle est assurée par la subdivision « installations » du SNA SE et la Maintenance Régionale Ajaccio de l'OCAF.

Le chantier a duré près de 30 mois après la pose de la première pierre en mai 2006 : 18 mois pour le génie civil et 9 mois pour les équipements et les installations.

La particularité de ce bloc technique est qu'il a été le premier à être soumis à une étude de sécurité certifiée par la DSAC pour sa mise en service.

Rappelons que cette journée du 14 mai fut l'occasion pour Marc Hamy, DSNA et Philippe Merlo (DTI) de rencontrer les personnels d'Ajaccio lors de leur visite de sites. Les présentations sur les évolutions européennes de la navigation aérienne qui se sont déroulées l'après-midi, ont permis un dialogue et un échange fructueux avec les agents venus de toute la Corse : Ajaccio/Bastia/Calvi/Figari. ■

GRANDS DOSSIERS

FABEC : Réunion du premier séminaire d'encadrement

Le 4 mai dernier, les 80 personnes composant le management des 7 ANSPs (prestataires de services de la Navigation aérienne) se sont réunies à Bruxelles dans les locaux de Belgocontrol pour ce que l'on pourrait appeler le premier « séminaire encadrement » du FABEC.

Marc Hamy était accompagné de Maurice Georges, DO et de Philippe Merlo, DTI, ainsi que de toute l'équipe des participants de la DSNA investie dans les différents groupes de travail du FABEC. Avec leurs homologues des autres ANSPs, ils ont activement débattu et contribué à construire une stratégie de gouvernance commune, et donné vie à l'ambition, « Act as One ».

Les objectifs du séminaire ont été atteints : en créant un espace de dialogue, il a permis aux CEO (chief executive officer) et aux équipes de partager la même vision de la stratégie de gouvernance du FABEC.

Un guide fondateur, intitulé « FABEC Management Guide » a été remis à chaque participant comprenant notamment les documents structurant la stratégie de gouvernance.

Le sens de **« act as one company »**, la mission du FABEC, sa raison d'être, sont notamment développés dans ce manuel : **« We, the FABEC ANSPs, acting as one company, are committed to the delivery of superior stakeholder benefits beyond the aggregated capabilities of our individual organisations. »**

Tout savoir sur le FABEC : **http://geode.dsna.aviation/DSNA** ■

COOPÉRATION

ASECNA-DGAC : Une coopération NA renforcée

L'Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), organisation internationale regroupant 17 Etats africains et la France, fêtera ses 50 ans cette année. L'ASECNA assure les services de navigation aérienne au sein de cet espace aérien et sur les aéroports des pays concernés.

Un protocole de coopération ASECNA/DGAC a été signé le 26 novembre 2008 ; le programme d'actions 2009 porte sur la gestion de la sécurité, la communication, la navigation, la surveillance, l'information aéronautique, et la formation.

Le comité directeur sous la présidence de Patrick Gandil, DGAC, et de Youssouf Mahamat, DG de l'ASECNA, et le comité de suivi ont eu lieu les 8 et 9 avril dernier à Dakar pour renforcer les liens et faire le point sur l'accord de coopération.

La majorité de ces actions concernent la DSNA, lesquelles se concrétisent essentiellement par la participation à des projets communs (surveillance ADS-B océan Indien), par des échanges d'information et d'expertise (dossiers de sécurité, information aéronautique, procédures GNSS, EGNOS...). L'ENAC, en coopération avec la DSNA, assurera la formation des instructeurs de l'EAMAC (Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile), des centres de Niamey et de Dakar et l'utilisation du radar dans le cadre du déploiement d'Eurocat. Des activités plus opérationnelles comme les liaisons sol-sol avec les centres ou le contrôle en vol des installations à la Réunion et aux Antilles ont également été validées.

L'ASECNA est un partenaire de la DSNA dans le cadre de projets analogues ou voisins à ceux menés dans les centres de l'outre-mer. Cette coopération contribue à la présence française en Afrique et à la sécurité du transport aérien. L'ASECNA est un exemple d'intégration régionale africain et gère un bloc d'espace aérien fonctionnel (FAB), qui a vu le jour en 1959. ■

Directeur de la publication
Marc Hamy

Édition
DSNA Cabinet
01 58 09 41 59

Conception et Réalisation
Agence KAZAK